Comisión de Defensa Nacional
S/C

Versión Taquigráfica N° 779 de 2016

SITUACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 18 de octubre de 2016

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Gonzalo Novales.

MIEMBROS: Señores Representantes Raúl Amaro Vaz, Guillermo Facello y Mariela Pelegrín.

DELEGADA DE SECTOR: Señora Representante Elena Ponte.

ASISTE: Señora Representante Nibia Reisch.

INVITADOS: Por ANEPA: señores Julio Placeres, Néstor Santos y Marcelo Oliver.

Por el Aero Club Carmelo: señor Carlos Caran.

Por AOPA Uruguay (Asociación de Pilotos y Propietarios de Aeronaves): señor Galdemar Gutiérrez.

SECRETARIA: Señora Marcela Castrillón.

PROSECRETARIA: Señora Lylián Carballo.

SEÑOR PRESIDENTE (Gonzalo Novales).- Habiendo número, está abierta la reunión.

ASUNTOS ENTRADOS

1) - Informes del Observatorio de Política Exterior:

País	Nº	Período
Venezuela	**168**	**30/09/2016 – 06/10/2016**

Argentina	**408**	**29/09/2016 -05/10/2016**
Brasil	**518**	**30/09/2016 -06/10/2016**
Uruguay	16	Septiembre 2016

Distribuido por correo electrónico.

2) Se recibe del Presidente del Centro Militar, Coronel Carlos A. Silva Valiente,

Ejemplar Nº 191 de la Revista "El Soldado".

Distribuida a los despachos.

——Con mucho gusto, a solicitud de audiencia, recibimos a la señora diputada Nibia Reisch y a la delegación que la acompaña, integrada por los señores Julio Placeres, Néstor Santos y Marcelo Oliver, de Anepa (Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas del Uruguay); el señor Carlos Caram, del Aeroclub Carmelo, y el señor Waldemar Gutiérrez, de AOPA Uruguay -Asociación de Pilotos y Propietarios de Aeronaves.

SEÑORA REISCH (Nibia).- En primer lugar, agradezco a la Comisión que haya recepcionado tan bien esta solicitud.

Voy a ser breve, porque lo que importa es escuchar la palabra de los integrantes de la delegación.

Este pedido de convocatoria surgió a raíz de la problemática que tenemos en Carmelo en función de que el aeropuerto dejará de ser internacional para pasar a ser nacional. Con ese motivo, estuve en contacto con el señor Carlos Caram, quien me planteó la cantidad de problemas que surgirán, y me pareció importante que fueran recibidos por este Parlamento.

SEÑOR CARAM (Carlos).- Soy piloto comercial, formado en el Aeroclub de Carmelo.

El motivo principal de mi alocución no refiere a problemas personales, que todos hemos sufrido en la aviación, sino a temas generales.

Cuando hablé con la señora diputada Reisch sobre ciertas decisiones que tomó la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica -en forma totalmente legal, por supuesto-, se me ocurrió buscar la forma, también legal, de evitar que eso ocurriera; sé que hay una manera. Cuando uno vota en las elecciones, los elige a ustedes, los representantes nacionales, y a uno le interesa que sus representantes -que nos representan a todos- tengan que ver con las decisiones que se toman en el área en la que se mueve, que, en mi caso, es en la aviación.

Lamentablemente, en este caso, la Dinacia tiene potestades cedidas por el Estado -no importa quiénes son los responsables; es legal-, que lleva a que quienes ejercemos la aviación, que deberíamos tener derecho a opinar sobre las determinaciones que mañana nos van a afectar en nuestra vida aeronáutica, no tengamos voz ni voto. Yo quiero que ustedes me representen y no que el poder de decisión recaiga sobre una persona; ni siquiera me gustaría tener ese poder. Si hoy me lo ofrecieran, diría: "No, señores. Yo quiero que sean los representantes nacionales", porque ustedes representan a todo el pueblo. Si el día de mañana una resolución me afecta personalmente, no me importará; seguramente, con la sabiduría que tienen, tomarán decisiones en representación de la mayoría.

En la actualidad, las decisiones las toman una o dos personas, que no tienen maldad, pero, individualmente, uno se equivoca, porque los seres humanos somos falibles. Ese es el punto central por el que concurrimos aquí: pedir a la Comisión que, en la medida que pueda, interceda para tratar de cambiar las potestades que legalmente se otorgaron a la Dinacia a efectos de que puedan representarnos todos ustedes y no una o dos personas.

Por supuesto, que el problema es mucho más específico; quienes me acompañan tienen mucho más conocimiento que quien habla al respecto.

SEÑOR PLACERES (Julio).- Agradezco la invitación que me hizo el señor Carlos Caram, quien comentó que existía la posibilidad de presentarnos ante esta Comisión; ya lo hicimos en otra oportunidad, durante el Gobierno anterior.

A nuestro criterio, las potestades delegadas a la Dinacia por parte del Poder Ejecutivo han provocado una serie de errores de administración. Si uno analiza la situación actual de la aviación y recuerda cómo era hace diez o quince años, advierte que ha venido decayendo, que está cada vez más deteriorada, con problemas de seguridad y de otro tipo. Los operadores creemos que se debe a la forma cómo se administra; no sé si también será consecuencia de la falta de recursos -no me corresponde opinar al respecto-, pero sí a una muy mala administración.

Reitero que debemos destacar que esa potestad delegada del Poder Ejecutivo hacia la Dinacia hace que este organismo no tenga que consultar con nadie a la hora de tomar resoluciones y de llevar adelante instrumentos que van creando, lo que está haciendo casi imposible el funcionamiento de la aviación civil en general.

En realidad, nosotros representamos a Anepa, Asociación Nacional de Empresas Privadas Aeroagrícolas, cuyos integrantes realizan casi el 90% de las horas de vuelo del país, con el consecuente consumo de combustible, empleo de pilotos, etcétera. La industria de la aviación agrícola es la que predomina en la aviación civil; de hecho, es la que está quedando en el Uruguay. Eso nos daría autoridad para participar, por lo menos, en la toma de decisiones. Entre ellas, me voy a referir especialmente a una decisión muy importante que, probablemente, la mayoría no conozca, porque afecta únicamente a la aviación.

Hace cinco o seis años, hubo una puesta a punto de la reglamentación que rige a la aviación civil en el Uruguay. Esa reglamentación es elaborada por un panel de expertos en Lima, que es donde se produce este tipo de documentos. Como Estado contratante de la Organización de Aviación Civil Internacional -OACI-, Uruguay tiene la obligación de adoptar o armonizar toda la reglamentación que va generando la OACI. La mayoría de los Estados han optado por la armonización, o sea, tomar ese documento y armonizarlo con la realidad de cada país, que parece ser la forma más sensata.

Cuando nosotros nos interesamos en este tema -mucho antes de que surgiera la reglamentación que nos rige-, se nos dijo que el sistema iba a ser por adopción. Realmente, eso nos dejó muy preocupados, porque la realidad de cada país es muy diferente. Los países más grandes, como Argentina y Brasil -que tienen más aviación que nosotros-, fueron por el camino de la armonización, y varios de los países latinoamericanos aún no han puesto en vigencia esa nueva reglamentación, porque la están armonizando.

La reglamentación de la aviación es muy complicada y nosotros fuimos por el camino de la adopción. Al adoptar, estamos frente a un problema, porque la mayoría de lo escrito en esa reglamentación no se puede cumplir. Esa fue la razón por la que concurrimos a esta Comisión en el período anterior, para pedir apoyo. Por ejemplo, según la reglamentación que iba a empezar a regir la aviación agrícola, se requería tener seis cargos gerenciales en cada empresa.

En el Uruguay -el señor presidente de la Comisión conoce al respecto, porque es del interior, de un lugar en el que hay aviación agrícola, y, probablemente, varios más también-, las empresas son familiares, pequeñas, manejadas por una persona, más el hijo o el hermano; en general, son muy pequeñas. Entonces, es evidente que si se piensa en seis cargos gerenciales, se está pensando en compañías aéreas diferentes a la aviación agrícola, al taxi aéreo o a la pequeña escuela de vuelo; no tienen nada que ver. Se está hablando de otras realidades: de líneas aéreas, pero tampoco como las uruguayas. Por eso, tuvimos que concurrir a este ámbito a pedirles que nos escucharan; fue fantástico, porque lo hicieron: convocaron al Ministerio de Defensa Nacional para saber por qué se pedían seis cargos gerenciales. Como muchas veces sucede, se escribe muchísimo, pero después, no se cumple nada. En definitiva, de los seis cargos gerenciales, se pasó a un responsable general. ¿Cómo se lograba eso? Con la armonización, no con la adopción.

SEÑOR SANTOS (Néstor).- El hecho de que los poderes de la Dinacia sean prácticamente absolutos hace que no haya margen para conversar con nadie.

Cuando durante mucho tiempo tuvimos al frente de la Dinacia a brigadieres o coroneles, que sí daban participación, Uruguay llegó a ser ejemplo en el Mercosur en cuanto a la reglamentación. ¿Por qué? Porque nos sentamos a una mesa, conversamos y nos pusimos de acuerdo, logrando disposiciones que se tomaron como ejemplo por los demás países del Mercosur.

Este año, las empresas aeroagrícolas cumplimos veinticinco años de trabajo en el Mercosur; o sea que hace veinticinco años que Uruguay, Argentina y Brasil trabajan juntos en esta materia.

Como se explicó, es muy difícil que treinta empresas de Uruguay se rijan por una misma ley. Por ejemplo, Brasil tiene mil setecientos 700 aviones; en Uruguay, tenemos cien. Algunas empresas son muy grandes; otras, muy pequeñas, como las nuestras. Entonces, armonizar eso es prácticamente imposible. Tanto es así, que lo planteamos en una reunión de la Organización de Aviación Civil Internacional y nos entendieron. Fuimos los tres países juntos -Uruguay, Argentina y Brasil- y explicamos que era imposible que sentados allí legislaran para tres países tan distintos, así como para toda Sudamérica. Lo entendieron y, por eso, la OACI decidió no dictar la RAU 137, que rige a la aviación agrícola, para que se manejara a nivel local, en cada país.

En cuanto al retiro de la condición de internacional al aeropuerto de Carmelo, hay malas interpretaciones. ¿Por qué, si se trata del aeropuerto uruguayo con más movimiento internacional? Es un disparate. Además, por otro lado, el presidente de la república está por firmar la autorización para que un hotel de Carmelo tenga un helipuerto internacional. Me parece perfecto que ese hotel lo tenga. ¿Qué quiere decir internacional? Lo tuve que explicar al ministro del Interior: no se trata de que el aeropuerto deba contar con Aduanas y Migración de manera permanente, sino que los servicios se prestan ante una solicitud.

Si uno quiere ir al aeropuerto de Rosario, en Argentina, debe pedir Migración y Aduanas cuarenta y ocho horas antes. Esto no tiene costo para el Estado, porque lo debe pagar el usuario. El funcionamiento del aeropuerto internacional al que llegan las líneas aéreas es distinto. Entonces, amputar a la zona de Carmelo un aeropuerto que es el más utilizado del interior del país -alguien se empecinó en que Colonia es el que tiene más movimiento, pero no es así: la gente entra por Carmelo- -, va contra toda razón.

Reitero: una cosa es un aeropuerto comercial -como se dice que será el de Rivera, que va a ser binacional y contará con líneas aéreas-, y otra, un aeropuerto internacional, como tenía Carmelo. No hay justificación alguna para que los aeropuertos de Carmelo y Mercedes no sean aeropuertos internacionales, porque, además, no representan un costo para el Estado; los gastos los pagan los usuarios, el Aeroclub y las empresas.

Entonces, ¿por qué se va a sacar ese beneficio? ¿A dónde vamos a obligar a ir a los aviones? Antiguamente, Brasil tenía la orden de que para hacer aduana había que ir a Porto Alegre, para luego poder bajar a Bagé: una locura. Ahora, hay una norma que establece que determinada cantidad de horas antes se deberá pedir Migración y Aduanas al aeropuerto, le cobran, y el Estado no gasta nada. Además, Carmelo tiene Migración y Aduanas en el puerto; o sea que solo se deberá pagar el taxi que transporte a los funcionarios, que correrá por cuenta del usuario. Repito: no tiene costo. Es un disparate, porque se está quitando un servicio a los turistas.

De la manera en que hemos estado manejando la aviación en estos últimos seis o siete años, realmente, la hemos destruido. Hoy, por el plan de ahorro de Ancap, no se distribuye más combustible a las empresas de aviación agrícola. En general, en la aviación, tenemos medianamente solucionado el suministro de la nafta 100, porque hay en el interior del país, en varios aeropuertos. Pero el JET A- 1, que es el combustible que ahora están usando algunos aviones agrícolas -solo son diez en el Uruguay-, es el mismo que utilizan las líneas aéreas en el aeropuerto de Carrasco. Si compramos ese combustible en el aeropuerto de Salto, Melo o Rivera, nos sale $ 33 aproximadamente, más el costo del flete. Si lo compramos en el aeropuerto de Carrasco o en el de Laguna del Sauce, con el precio de las compañías aéreas, sale $ 14,50. El Aeropuerto Internacional de Carrasco utiliza 9.000.000 de litros por mes; la aviación agrícola consume 700.000 litros por año y van al sector productivo.

Eso generó que ahora las empresas de aviación agrícola tengamos que comprar camiones cisternas y hacer pactos con camioneros de combustible fuera de orden. Los camioneros llevan el combustible cuando no hay trabajo, pero cuando la zafra aprieta y se necesita combustible en todo el país -como pasó en abril, cuando la planta de Ancap se quedó sin gasoil y el mismo camión levantaba y llevaba combustible de Charqueada a Cebollatí y de ahí volvía a Montevideo a recargar-, no hay quién lo lleve. Ancap dejó de dar combustible; ahora, nos da un permiso para entrar a planta, para que nosotros lo administremos. La Dinacia no interfirió en nada; al contrario: pretendía que pusiéramos estaciones de servicio en los aeropuertos. De hecho, ya tenemos estaciones de servicio en todo el interior.

Si quiero ir a Bella Unión, ¿dónde bajo? En la casa de Julio Placeres, que tiene un lugar para quedarse, un hangar para guardar el avión, etcétera. Si voy a Paysandú o a cualquier otro lado, lo más seguro es que me mueva con la aviación agrícola, que da servicio en el interior. Lo damos por naturaleza, no por obligación; es un aporte.

En cuanto a la aviación civil, hay mucho para hablar.

Queremos ponernos a las órdenes para que, cuando tengan problemas, nos consulten. Tristemente, conocemos todo desde abajo. Soy uno de los más viejos en la Asociación y por eso he pasado no sé por cuántos directores de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, algunos excelentes, con los que logramos reglamentaciones que fueron ejemplo en el Mercosur. Ahora, se destruyó todo.

Permitir que saquen los aeropuertos aduaneros porque sí es una locura. El aeropuerto aduanero no tiene costo para el Estado. El aeropuerto internacional que va a operar líneas aéreas sí cuesta mucho dinero, porque para que tenga pasajeros y operen líneas internacionales, hay que cumplir con una cantidad de requisitos, como bomberos, infraestructura de aeropuerto, instalaciones, que no estamos en condiciones de brindar. Se habla del aeropuerto de Santa Bernardina como aeropuerto internacional de alternativa, pero no existe. No está habilitado por base, por una sencilla razón: no tenemos ni escaleras para que bajen los pasajeros de un avión, más allá de que no tenemos infraestructura de hoteles para recibir a trescientas o cuatrocientas personas. Nos estamos mintiendo a nosotros mismos.

SEÑOR GUTIÉRREZ (Waldemar).- Represento a la Asociación de Pilotos y Propietarios de Aeronaves, que está en formación para tratar de hacer un frente y dialogar con la Dinacia para tratar los problemas de la aviación. Soy coronel retirado de la Fuerza Aérea e instructor y estoy en la aviación civil desde el año 1990. Fui director del Aeropuerto Internacional de Carrasco y también asesor en tránsito aéreo y trabajé en la Dinacia. Conozco el problema desde los dos lados, lo que me ha permitido manejarme en muchos aspectos.

La aviación se divide en aviación de transporte aéreo comercial y aviación general. A la OACI, Organización de Aviación Civil Internacional, no le importa lo que hacemos dentro de los países; por ejemplo, le importa que las pistas de todos los aeropuertos internacionales estén pintadas de blanco. Lo mismo sucede con las señales de tránsito. Lo que trata de hacer la OACI es que las cosas estén estandarizadas y que en cualquier país se interpreten de la misma manera, así como también que se apliquen las mismas exigencias a los pilotos y las aeronaves en todos los países, para que tengan la misma seguridad. Por eso, la OACI aporta a la aviación civil internacional, de la cual el grueso son las líneas aéreas.

La aviación general es todo el resto. No quiere decir que no transporte personas: los taxis aéreos cumplen esa función. Cuando hablamos de líneas aéreas, nos referimos a las líneas regulares, las que usamos para viajar, que también transportan carga. La aviación general da flexibilidad al usuario y así creció: permite los trabajos aéreos como la instrucción -a lo que me dedico-, los servicios agropecuarios -que aportan los compañeros- o el combate de incendios.

Toda esa formación sale de cada uno, de las personas que apuestan a esa actividad. Casi todos nosotros tuvimos algún contacto con la aviación cuando éramos jóvenes o nos hemos formado en los aeroclubes a costo individual de cada uno; nadie nos regaló nada. Yo, de alguna manera, pagué mi entrenamiento a través de la Fuerza Aérea. Me consta que los pilotos pagan su entrenamiento y lo hacen con esfuerzo, porque no es barato. Empiezan volando las primeras cincuenta horas, que es el primer curso, que cuesta aproximadamente US$ 6.000, y para llegar a ser piloto comercial, tienen que pagar doscientas horas de vuelo. Quiere decir que cuando empiecen a obtener una remuneración, habrán invertido unos US$ 25.000 a US$ 30.000. El tema de la formación nos preocupa, y también a la Dinacia.

La OACI emite anexos, que el Parlamento convierte en ley; ahí se hacen activos. Los anexos, por su naturaleza, son generales; no pueden apuntar a cosas muy específicas y menos a la actividad general interna del país. Lo que se requirió fue que se reglamentaran esos anexos para volverlos más concretos. ¿Qué hicieron los Estados americanos? Copiaron a los gringos, porque Estados Unidos tiene el sistema FAR, por el que reglamenta específicamente cada uno de esos aspectos, los traduce a algo más concreto y los aterriza a la realidad de su país. ¿Qué hizo Chile? Copió a los gringos, matizando según su realidad; así empezó a formar las reglamentaciones internas.

Los otros países de Latinoamérica empezaron a hacer lo mismo. Así surgieron los RAC y luego los RAU. Como estamos todos copiando a estos señores, la OACI estableció el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Poblacional por el cual las reglamentaciones deben ser iguales en todos los países.

A priori, uno podría pensar que si todos tenemos la misma reglamentación, cuando saque mi licencia con los requisitos de Uruguay, puedo ir a Argentina, agarro un avión y vuelo. Eso no está pasando y no va a pasar, porque siempre habrá una exigencia o un salto en la reglamentación.

Lo que hizo Uruguay en los papeles fue la adopción. Se copiaron las reglamentaciones y se adoptaron tal cual estaban. Cuando las adoptaron, vieron que había cosas que no podían aplicar. Inclusive, en las reuniones de expertos, había algunos expertos que no lo eran. Cuando empiezan los problemas, salen las resoluciones. Eso está atado a que la Dinacia, por la Resolución Nº 1808, tiene la potestad de emitir decretos. Esos decretos de la Dinacia no pasan por ningún otro contralor. Es muy difícil interactuar así. La Dinacia tiene que regular, como hace la OACI, y eso implica la participación del usuario, que es el que tiene la experiencia.

SEÑOR SANTOS (Néstor).- Nosotros adoptamos; ahora tenemos que cumplir. Cuando viene la OACI y dice: “Ustedes adoptaron; ¿qué cumplieron?”, y nosotros respondemos: “Nada”. Entonces, nos vuelven a poner en una categoría inferior. En este momento, Uruguay está entre los siete países peor calificados. Quedamos a nivel de los países africanos.

SEÑOR GUTIÉRREZ (Waldemar).- Lo que está pasando con Carmelo es porque la Dinacia no puede asumir el costo de mantener sus aeropuertos, y la OACI no va a venir a controlar los aeropuertos que no son internacionales. Es problema de Uruguay lo que hace con ellos. Sí va a controlar el de Carmelo o el de Salto, y en esos lugares hacemos agua por todos lados, porque no hay nada que funcione; las pistas no están pintadas y la infraestructura se está cayendo a pedazos. Ahí hay un tema de recursos.

Antes, lo que se recaudaba por la concesión del aeropuerto, la Dinacia lo distribuía. Así se hicieron varias pistas e infraestructura diversa. Además, estaba la Comisión de Fomento, que ayudaba a la aviación. Si hay ayudas, se pueden conseguir aviones, se puede fomentar la aeronáutica. Una vez que terminó la concesión, disminuyeron los fondos. Recién se está llegando a los niveles anteriores a la concesión, de alrededor de US$ 30.000.000 al año, pero ese dinero no va todo a la Dinacia, sino a Rentas Generales y la Dinacia lo tiene que pedir.

Hay que mejorar y facilitar la relación del usuario con el regulador, como hizo Estados Unidos, estableciendo los ERC, por los que antes de hacer una reglamentación, se reúnen con los usuarios. Ahí está el peso de lo que dice la OACI y la realidad de los usuarios; tiene que haber un camino de solución en el medio. No se trata de que alguien se siente en un rincón e imprima un documento; deben establecerse comités para todos los temas en los que participemos todos los usuarios.

La OACI publica que no estamos cumpliendo. Por ejemplo: "Uruguay no cumple con pintar las pistas de amarillo". Lo que quiere la OACI es que los

Estados que no cumplen sepan que no están cumpliendo y el usuario decida si va o no; no es que nos pongan el revólver en el pecho. Hay que trabajar en conjunto y tratar de que la Dinacia entienda que tiene que trabajar con los usuarios. La experiencia está.

Quien fue a representarnos a una comisión de instructores en Lima es una secretaria: nunca se subió a un avión, nunca dictó una hora de instrucción, no sabe lo que es volar. ¿Qué puede decir en Lima en representación nuestra y de quienes me acompañan, que tienen mucha más experiencia que yo en el área? La OACI son los Estados. Uruguay, cuando va a Lima, tiene el mismo voto que Brasil o Argentina, independientemente de su tamaño. Si Uruguay dice que no, es no.

Luego, eso baja a las reglamentaciones nacionales, porque las cosas no se solucionan a otro nivel. La única solución es que la Dinacia abra el sistema y lo haga más participativo, porque no sirve decretar cosas. Así es muy difícil compatibilizar las reglamentaciones. Trabajé en la Dinacia y conozco la situación. Esa es una de las soluciones.

El otro tema es que hay que sensibilizar acerca de que la Dinacia necesita más apoyo y más interés en cuanto a los dineros. De la extensión de la concesión de US$ 131.000.000 que pagó Puertas del Sur, US$ 74.000.000 se destinaron al turismo; US$ 30.000.000 a Carrasco, como es lógico, y US$ 20.000.000 al Ministerio de Economía y Finanzas para sus gastos. ¿Cuánto fue a la aeronáutica? ¡Nada! No pretendemos que se destinen los US$ 130.000.000 porque conocemos las necesidades del país, pero el dinero que se recibe por servicios aeronáuticos ¡que se gaste en aeronáutica! ¡Es caro mantener los aeropuertos!

Tuve oportunidad de estar con el señor ministro de Defensa Nacional y me dijo: "Llamamos a una licitación para operar los aeropuertos y nadie se presentó". ¡Es que los números no cierran! Carmelo, que es el aeropuerto que mueve más gente en el país, maneja mil o mil doscientas personas al año. Ningún empresario va a invertir una millonada para perderla. Se tiene que hacer cargo el Estado. Es un tema de servicios.

Hay muchas ideas de cómo hacer el servicio más barato. Tenemos que trabajar con la Dinacia y con el Ministerio de Economía y Finanzas por el tema aduanas. La forma de salvar esto es trabajando juntos. Hay una separación muy clara entre lo que está haciendo la Dinacia y los usuarios. Nadie se quiere matar volando; cada vez que volamos, estamos exponiendo nuestro pellejo, pero hay márgenes que se pueden alcanzar.

SEÑOR OLIVER (Marcelo).- Comparto lo expresado por mis compañeros y no tengo más que agregar.

SEÑOR PLACERES (Julio).- No se dijo algo que todos sabemos: lo único de civil que tiene la Dirección Nacional de Aviación Civil, la Dinacia, es el nombre. Hemos luchado como civiles -como somos la gran mayoría de los que estamos en esta actividad- para que la Dirección Nacional de Aviación Civil no esté bajo el mando del Ministerio de Defensa Nacional y de la Fuerza Aérea.

Me gustaría saber en qué países de la región y del mundo la aviación civil está bajo la órbita del Ministerio de Defensa Nacional o de la Fuerza Aérea. En ninguno. En algún momento, se dijo que era un tema de presupuesto, pero de acuerdo con los números que maneja Gualdemar Gutiérrez, por concepto de servicios y de utilización del espacio aéreo ingresan recursos -no conozco los números exactamente- que, evidentemente, se destinan a otros fines.

No puedo referirme al aspecto económico, porque no sé cómo se maneja. A lo que sí puedo referirme es a que todos los días vemos hacer trámites en Dinacia y como civil que soy, no me resulta agradable encontrar un formulario que dice Fuerza Aérea. Absolutamente todo dice Fuerza Aérea. En Argentina, Brasil, Colombia, Estados Unidos, Canadá, Nueva Zelanda y Australia, entre otros -podemos nombrar cincuenta países por lo

menos,- la aviación civil no la maneja la Fuerza Aérea. Lo que ocurre es que funcionamos de manera diferente. Para nosotros, un trabajo no es una misión; consiste, por ejemplo, en controlar incendios y plagas o transportar personas. De hecho, creo que en este momento no hay ninguna empresa de taxi aéreo habilitada en Uruguay por la complejidad que requiere.

Como dije en la Comisión de Defensa Nacional, no es fácil trabajar todos los días cuando uno opina de esta forma, pero la realidad es esa. No conozco otro país en el que la Fuerza Aérea maneje a la aviación civil.

SEÑOR CARAM (Carlos).- Pedimos estar representados por ustedes, tener participación en las decisiones, porque somos los verdaderos interesados y los que hacemos la aviación nacional. La aviación nacional no existe si no existen las empresas de aeroaplicadores y los servicios aeronáuticos privados.

Debemos concentrarnos en la posibilidad de cambiar lo que se hizo en algún momento. Las intenciones fueron buenas, pero los resultados son nefastos. Necesitamos de ustedes para cambiar la situación y en eso confiamos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hemos tomado conciencia de una realidad que tal vez para muchos de nosotros no es una cuestión de todos los días. Como bien dijo Placeres, como mercedario, tengo contacto con la gente del Aeroclub, concretamente, con un veterano que seguramente es conocido por ustedes, Carlos Retamosa, con quien muy a menudo conversamos sobre estos temas.

Con respecto a la pérdida de carácter internacional de los aeropuertos, hace tres o cuatro años tuvimos una reunión con el señor Olmedo, quien en ese momento era quien mandaba en la Dinacia, tratando de revertir la pérdida de categoría internacional del aeropuerto de Mercedes, pero fue infructuoso. En aquel momento, se nos dijo que el aeropuerto de Carmelo iba a ser el próximo en perderla. Quiere decir que esto ya está planificado y se va avanzando.

Nosotros, como comisión, somos asesores. No podemos tomar posición, pero es bueno tomar nota, porque posteriormente nos reuniremos para analizar la versión taquigráfica de esta sesión y ver qué podemos hacer dentro de las prerrogativas que tenemos como comisión asesora.

Lamentablemente, como gente del interior, sufrimos todas las reglamentaciones de carácter general que se toman desde un escritorio en la capital, desconociendo cómo es la realidad. Voy a contar una anécdota.

En Mercedes había una chacinería de primerísimo orden, que era un laboratorio. Fue sometido a cantidad de inspecciones, y a pesar de tener un solo empleado, obligaban a tener un comedor y un baño para él. Así fueron aplicando reglamentaciones que eran para frigorífico, y la mejor chacinería del interior -en mi opinión- y. por qué no, del Uruguay tuvo que cerrar porque no pudo bancarse las reglamentaciones elaboradas con un afán metropolitano desde un escritorio y aplicadas incorrectamente. Sin caer en la ilegalidad, la persona que inspecciona puede ser tolerante.

Creo que también la gente de Montevideo que está acá presente comparte este tipo de filosofía de centralismo que sufrimos. Veremos qué podemos hacer en beneficio, sobre todo, de la aviación civil, que cumple un rol muy importante en nuestra sociedad.

No habiendo más asuntos para tratar, se levanta la reunión.